Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 73 del 27 marzo 2008 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 27 marzo 2008** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 72

COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni CIPE n. 47/2007, n. 83/2007, n. 105/2007, n. 131/2007, n. 133/2007, n. 134/2007

SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 28 gennaio 2007.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa riparto risorse ex articolo 1, comma 1016, della legge n. 296/2006. (Deliberazione n. 47/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204; 4 dicembre 1996, n. 611; 27 febbraio 1998, n. 30; 18 giugno 1998, n. 194; 23 dicembre 1998, n. 448; 7 dicembre 1999, n. 472; 23 dicembre 1999, n. 488; 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali sono stati rifinanziati gli articoli 9 e 10 della citata legge n. 211/1992 e/o sono state dettate norme integrative o modificative e che, per gli interventi *ex* art. 9, prevedevano che l'apporto finanziario statale fosse contenuto entro il limite massimo del 60% del costo delle opere;

Visto l'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali figura incluso il CIPET, competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 1º aprile 1995, n. 98, convertito nella legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, è stata istituita la Commissione di alta vigilanza (C.A.V.), che sostituisce — tra l'altro — la Commissione di cui all'art. 6 della citata legge n. 211/1992 e che ha in particolare il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attività di coordinamento degli interventi previsti dall'art. 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e di quelli di cui alla legge n. 211/1992 al fine di assicurare l'unitaria definizione dei trasporti rapidi di massa;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito nella legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 luglio 2006, relativo all'organizzazione del Ministero delle infrastrutture, modificato con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 aprile 2007;

Visto l'art. 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che — per il completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della citata legge n. 211/1992 — autorizza una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 da finalizzare ai completamenti delle opere in corso di realizzazione, demandando al Ministero dei trasporti l'elaborazione di un piano di riparto di tali risorse, sulla base delle esigenze più valide ed urgenti in tema di trasporto e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alle leggi citate in esordio, ammettendo a finanziamento numerosi interventi sulla base di apposite graduatorie redatte dalla C.A.V., e viste, in particolare, le delibere con le quali sono stati approvati, tra gli altri, i seguenti interventi:

comune di Firenze: «linea tranviaria S. Maria Novella-Scandicci», «linea 2, tratta Peretola-piazza della Libertà» e «3ª linea tranviaria - 1º lotto viale Strozzi-Careggi»;

comune di Venezia: «linea tranviaria Favaro-Mestre-Venezia S. Marta» e «collegamento tranviario 2ª tratta Mestre centro-Marghera e variante in sottopasso»;

comune di Ferrara: «impianto ferroviario affiancamento linea Ferrara-Codigoro alla linea FS Ferrara-Rimini e interramento»;

comune di Perugia: «minimetrò - 1º lotto funzionale Pian di Massiano-Pincio centro»;

comune di Roma: «metropolitana linea B diramazione piazza Bologna-Conca d'Oro»;

Vista la nota 24 aprile 2007, n. 2034/07/3.1.8, con la quale la Segreteria della citata Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ha trasmesso copia del parere espresso, nella seduta del precedente 18 aprile, dalla Conferenza stessa, che si è pronunciata positivamente in merito alla proposta di piano di riparto dei fondi stanziati dalla richiamata legge n. 296/2006, citando anche le richieste di finanziamento delle regioni Veneto, Marche e Lombardia pervenute successivamente alla predisposizione — da parte del Ministero dei trasporti — del piano in questione;

Vista la nota 8 giugno 2007, n. 9478, con la quale il Ministero dei trasporti — sulla base dei pareri favorevoli formulati dalla C.A.V., nella seduta del 14 marzo 2007, e dalla suddetta Conferenza — ha proposto l'approvazione del citato piano di riparto dei fondi;

Considerato che in conformità al dettato legislativo, il suddetto Ministero tenuto conto della limitatezza dei fondi disponibili - ha ammesso ad esame solo gli interventi per i quali i soggetti beneficiari avevano già manifestato, con comunicazioni formali al Ministero stesso, le proprie effettive necessità finanziarie per interventi che sono in corso di completamento ovvero i cui quadri economici e le relative coperture finanziarie risultavano definiti, con remote eventualità di successive modifiche;

Considerato che alla luce dei suddetti stringenti criteri sono state valutate le richieste d'integrazione finanziaria avanzate dai comuni di Firenze, Venezia, Ferrara, Perugia e Roma, già agli atti dell'Amministrazione di settore;

Considerato che per la copertura di quota parte dei maggiori costi concernenti gli interventi di Venezia e Ferrara è stata formulata la proposta di autorizzare l'utilizzo delle somme originariamente appostate nei quadri economici a titolo di IVA ed ora recuperabili dal soggetto attuatore;

Considerato, altresì, che nel piano di riparto gli interventi relativi ai comuni di Firenze, Venezia e Ferrara sono finanziati nella misura richiesta dal soggetto beneficiario in considerazione della limitatezza delle richieste formulate e che fra i rimanenti due interventi — concernenti i comuni di Perugia e Roma, caratterizzati da più rilevanti esigenze finanziarie — è stato assegnato un maggior contributo all'opera di Perugia, in via di completamento e di prossima apertura all'esercizio, destinando i contenuti fondi residui all'intervento di Roma, i cui lavori sono nella fase iniziale ed il cui elevato costo non sarebbe stato comunque adeguatamente finanziato;

Considerato che, con delibera 15 giugno 2007, n. 31, questo Comitato si è espresso positivamente sul piano di riparto delle nuove risorse, prevedendo invece, per il cofinanziamento delle varianti relative agli interventi di Venezia e Ferrara, un approfondimento in ordine alla richiesta di autorizzazione all'utilizzo degli importi appostati a titolo di IVA nei quadri economici originari degli interventi stessi;

Considerato che la questione viene definitivamente esaminata nell'odierna seduta;

Considerato che con nota in data 21 maggio 2007, n. 66279, pervenuta in allegato alla richiamata nota del Ministero dei trasporti dell'8 giugno 2007, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha comunicato di ritenere ammissibile, previa delibera di questo Comitato e nel limite di finanziamento consentito dalla legge, l'utilizzo degli importi a suo tempo destinati alla copertura dell'IVA «per il completamento di specifici interventi o per nuovi interventi», in quanto «il mancato versamento dell'IVA non utilizzata non consiste in una minor entrata a danno dell'Erario» ed in quanto l'imputazione degli importi ad altra voce del quadro economico non altera lo scopo del finanziamento precedentemente concesso;

Considerato che nella medesima nota è stata rappresentata l'opportunità che i futuri finanziamenti siano assegnati ad interventi il cui costo sia considerato al lordo o al netto dell'IVA a seconda che il soggetto aggiudicatore debba sostenere l'onere dell'imposta o sia in grado di recuperarlo;

Considerato che con la richiamata nota 8 giugno 2007 il Ministero dei trasporti comunica di aver acquisito l'assicurazione — da parte dei soggetti interessati al riparto — della disponibilità delle risorse relative al cofinanziamento degli interventi;

Ritenuto di procedere alla riapprovazione del suddetto piano di riparto in relazione alle determinazioni assunte in merito alla questione di cui ai commi precedenti;

Ritenuto, in accoglimento della proposta formulata dalla Ragioneria generale dello Stato, di formulare indicazioni in merito all'inclusione dell'IVA nei quadri economici degli interventi da finanziare in prosieguo e di rinviare ad altra delibera, adottata in data odierna, la valutazione dell'IVA inclusa nei quadri economici degli interventi di Venezia e Ferrara;

Su proposta del Ministro dei trasporti;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero dei trasporti ed in particolare:

per quanto concerne l'intervento del comune di Firenze:

che il progetto della linea tranviaria 2, sviluppato sulla base della previsione dell'alimentazione dei veicoli mediante linea aerea, ha registrato, in Conferenza di servizi, una riserva espressa dalla Soprintendenza ai beni ambientali ed archeologici riguardo ai sostegni di linea nelle zone adiacenti al Battistero, con l'auspicio dell'adozione — in fase realizzativa — di una diversa modalità di alimentazione;

che per superare la citata riserva, dopo un'analisi delle varie soluzioni, il comune ha optato per l'installazione a bordo dei veicoli di un equipaggiamento di accumulo di energia (batterie), da collocare in cassoni la cui posizione dovrà essere definita;

che, pur essendo solo la linea 2 interessata dalla riserva in questione, la richiesta del comune è riferita alla fornitura dell'equipaggiamento per tutti i 46 rotabili previsti per le 3 linee tranviarie (17 per la linea 1, 22 per la linea 2 e 7 per la linea 3);

che l'adeguamento generalizzato della dotazione è motivato dall'opportunità di disporre di una flotta tranviaria omogenea, ricoverabile nell'unico deposito previsto senza la complessità di gestione dei turni di entrata e uscita dei mezzi che deriverebbe da veicoli con differenti sistemi di alimentazione; dalla possibilità di ripartire la flotta stessa tra le linee in funzione delle effettive necessità operative e di manutenzione; dalla possibilità di modificare i transiti nella tratta senza linea aerea all'atto della futura estensione della rete verso sud-est;

che il costo per l'adeguamento dei veicoli e per l'attrezzaggio con batterie ammonta a 6,9 milioni di euro, di cui verrà finanziato il 60%, pari a 4,140 milioni di euro;

che il Ministero di settore subordina l'effettiva possibilità d'utilizzo della suddetta tecnologia e il relativo contributo assegnato alle valutazioni che formulerà in sede di rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza;

per quanto concerne l'intervento del comune di Venezia:

che è prevista la realizzazione di una linea di trasporto che utilizza un tram su gomma a guida vincolata e che si articola nelle due linee Favaro-Mestre-Venezia e Mestre-Marghera, aventi un tracciato a T ed una lunghezza di circa 20 km;

che i lavori sono stati consegnati a fine luglio 2004 e che l'attuale stato di avanzamento è del 15,50%;

che nel corso della realizzazione dell'opera sono insorti problemi che comportano l'adozione di varianti ritenute di assoluta rilevanza al fine di garantire una maggiore sicurezza e regolarità del sistema tranviario e che il costo delle varianti stesse — inizialmente determinato dal comune in 26,850 milioni di euro — è stato successivamente aggiornato da Patrimonio per la Mobilità Veneziana (PMV) S.p.A., soggetto aggiudicatore, nel minor importo di 19,910 milioni di euro;

che fra le varianti rientrano — tra l'altro — l'ampliamento del deposito di Favaro e l'automazione dei deviatoi presenti nel deposito stesso, la realizzazione di un sistema di comando automatico degli scambi di deposito, la costruzione di un piccolo deposito a Marghera e la diversa modalità di risoluzione dell'interferenza con i sottoservizi, originariamente prevista con il solo spostamento dei chiusini d'ispezione ubicati all'interno della piattaforma destinata al tram ed ora individuata — per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio tranviario — nella realizzazione della rete di distribuzione del gas all'esterno della piattaforma stessa e nel completo rinnovamento della rete dell'acquedotto;

che, a fronte del suddetto costo aggiornato, il finanziamento da concedere, nella misura del 60%, risulta pari a 11,946 milioni di euro, ma che, tenuto conto della possibilità di utilizzo del 60% dell'importo già appostato nel quadro economico a titolo di IVA, pari a 9,207 milioni di euro, la differenza da finanziare a carico dei nuovi fondi ammonta a 2,739 milioni di euro;

che il Ministero di settore subordina l'effettiva erogazione del suddetto finanziamento all'esito delle valutazioni sulle varianti e sulle opere accessorie, valutazioni che formulerà in sede di rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza;

per quanto concerne l'intervento del comune di Ferrara:

che nell'ambito dell'opera inizialmente approvata era prevista la costruzione di un raccordo ferroviario provvisorio, di vita utile non inferiore ai 3 anni, della lunghezza di circa 5 km e tale da consentire una velocità di 30 km/h;

che la necessità di apportare variazioni al progetto per consentire ai treni di raggiungere la maggiore velocità di 60 km/h ha determinato un incremento dei costi di cui viene proposto il finanziamento con utilizzo dei nuovi fondi *ex lege* n. 296/2006 e con fondi comunali, per l'importo complessivo di 6,118 milioni di euro, nonché, secondo la citata proposta del Ministero dei trasporti, con rimodulazione di parte degli importi appostati nel quadro economico originario a titolo di spese generali e della quota di IVA che si rende ora recuperabile dal soggetto attuatore;

che più specificatamente il suddetto onere di 6,118 milioni di euro può essere finanziato per il 60%, pari a 3,671 milioni di euro, a carico dei fondi *ex lege* n. 296/2006 e per il rimanente 40%, pari a 2,447 milioni di euro, con apporto del comune di Ferrara, già impegnatosi in tal senso;

che il Ministero di settore — pur considerando sovradimensionata la variante prevista rispetto alle reali necessità d'esercizio e rilevando quindi l'opportunità di una revisione tecnica del progetto — ritiene al momento accettabile, in via presuntiva, il quadro economico proposto e rinvia ad un momento successivo la rivisitazione del progetto e la rimodulazione, in diminuzione, delle necessità finanziarie;

che il progetto di variante, rivisitato come sopra indicato, dovrà essere sottoposto al parere della Commissione tecnica interministeriale di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, come integrata ai sensi della già citata legge n. 211/1992;

per quanto concerne l'intervento del comune di Perugia:

che, a fronte di un costo iniziale di 59,289 milioni di euro, approvato da questo Comitato, il progetto definitivo dell'opera è stato approvato dal Ministero dei trasporti per un costo di 60,716 milioni di euro;

che il suddetto progetto ha un costo aggiornato di 95 milioni di euro, inclusivo del costo di varianti e del costo dell'impianto di risalita, già previsto nel progetto definitivo approvato, ma all'epoca non finanziato;

che, in particolare, a seguito dell'istruttoria condotta dal suddetto Ministero sulla richiesta di finanziamento della maggiore spesa:

le varianti tecnologiche sono state considerate interamente riconoscibili, per l'importo di 3,5 milioni di euro;

gli incrementi di costo derivanti dalle c.d. «varianti in corso d'opera» sono stati considerati ammissibili solo in parte — escludendo, fra gli altri, gli incrementi non correlati alle funzionalità dirette del sistema, quelli ritenuti già inclusi nei costi delle opere inizialmente approvate, quelli derivanti da contenzioso tra soggetto aggiudicatario ed impresa, quelli relativi ad opere non ancora compiutamente individuate, nonché quelli valutati non riconoscibili in considerazione dello stato dell'opera, in fase di ultimazione — e che l'importo ritenuto ammissibile a finanziamento — indicato in 6,419 milioni di euro — è da rettificare in 6,401 milioni di euro;

l'impianto di risalita — destinato a facilitare il collegamento dalla stazione «Pincetto» del minimetrò all'acropoli cittadina e costituito da un percorso con

scale mobili e da un ascensore inclinato, idoneo per i soggetti a ridotta capacità motoria — è stato considerato come un «nuovo intervento» ed è stato proposto per l'ammissione a finanziamento entro il limite di 3,770 milioni di euro pari al 60% di 6,284 milioni di euro, costo dell'opera inclusivo delle modifiche;

che detto impianto di risalita — che usufruisce già di un finanziamento del Ministero dell'ambiente di 1,136 milioni di euro, concesso per il superamento delle barriere architettoniche tramite ascensore inclinato, in quanto l'opera stessa è a servizio anche degli utenti del parco del Pincetto — può ricevere ulteriori finanziamenti statali per il residuo importo di 2,634 milioni di euro, da destinare alla realizzazione del percorso con scale mobili;

che il nuovo finanziamento da concedere per il complesso degli interventi sopra indicati e connessi al minimetrò (varianti tecnologiche, varianti in corso d'opera e impianto di risalita) ammonta ad un totale rettificato di 12,535 milioni di euro, ma che in sede di assegnazione è stato proposto l'importo arrotondato di 12 milioni di euro;

che, per la quantificazione dell'apporto statale entro il limite del 60% stabilito dalla legge, il Ministero dei trasporti ha ritenuto di calcolare la suddetta percentuale solo sul costo dell'impianto di risalita — ritenuto, come sopra esposto, un «nuovo intervento» — mentre ha considerato per intero l'ammontare dei costi delle varianti ritenute ammissibili sull'impianto principale (il c.d. «minimetrò»), in relazione al fatto che la percentuale di contribuzione afferente la legge n. 211/1992 risultava su tale impianto sensibilmente inferiore al 60%;

che il finanziamento statale complessivo dell'opera, rapportato al suddetto costo aggiornato di 95 milioni di euro ed inclusivo del nuovo finanziamento sopra citato, viene così ad attestarsi a circa il 52%;

per quanto concerne l'intervento del comune di Roma:

che per l'intervento, già interessato da varianti tecnico-economiche, è stata approvata, con delibera 2 dicembre 2005, n. 129 (*Gazzetta Ufficiale* n. 135/2006), la proposta di autorizzazione all'uso delle economie per la copertura dei maggiori costi di una variante migliorativa proposta dall'appaltatore ed è stato stabilito che la quota di economie da riconoscere all'appaltatore stesso sul contributo statale venisse liquidata a lavori ultimati, allorché sarebbe stato possibile procedere alla verifica del costo effettivo dell'opera e dei tempi di realizzazione;

che l'intervento registra maggiori oneri per effetto di:

varianti archeologiche, prescritte dalla Soprintendenza in conseguenza di attività d'indagine da svolgere in corso d'opera ed il cui onere non era pertanto ricompreso nel corrispettivo dei lavori a corpo dell'appalto;

varianti per lo smaltimento dei materiali di scavo, determinate dal mutamento delle disposizioni in materia;

varianti relative ai tamponi di fondo e derivanti dagli esiti dei «campi prova», che hanno evidenziato la necessità di modifiche progettuali intese ad evitare un possibile incremento del livello di rischio realizzativo dell'opera nei confronti delle maestranze di cantiere e dei fabbricati limitrofi;

che l'incremento di costo derivante dalle suddette varianti — comprensivo degli oneri per la sicurezza, dell'adeguamento delle spese tecniche, degli imprevisti e delle somme a disposizione — ammonta a 37,824 milioni di euro, a fronte del quale Roma Metropolitane S.p.A., soggetto aggiudicatore, ha chiesto un contributo di 18,613 milioni di euro, pari al 49,2% del costo stesso;

che parte di tale incremento, quantificata dal Ministero di settore in circa 12,093 milioni di euro, è riconducibile alla citata variante proposta dall'appaltatore — relativa, tra l'altro, alle stazioni Annibaliano e Gondar — e potrà quindi essere coperta con le economie di gara, secondo le modalità sopra previste;

che di conseguenza la quota di maggior costo sulla quale prevedere un ulteriore finanziamento è pari a circa 25,800 milioni di euro e che, avendo chiesto il soggetto attuatore una percentuale di contributo sulla maggiore spesa pari al 49,2%, il maggior onere a carico delle risorse statali non può superare — secondo l'indicazione del Ministero dei trasporti — l'importo arrotondato di 12,600 milioni di euro;

che, sulla base dei già citati criteri di attribuzione delle risorse, l'Amministrazione di settore ritiene di assegnare all'opera in questione i residui fondi disponibili;

Delibera:

1. Approvazione varianti tecnico-economiche

È confermata l'approvazione — già disposta con delibera 15 giugno 2007, n. 31 — delle varianti tecnico-economiche relative agli interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992 specificati nella «presa d'atto».

2. Riparto risorse *ex lege* n. 296/2006

2.1 È confermata l'approvazione — già disposta con delibera 15 giugno 2007, n. 31 — del piano di riparto delle risorse stanziate dall'art. 1, comma 1016, della legge n. 296/2006, piano riportato in allegato e che forma parte integrante della presente delibera.

2.2 I contributi previsti nel suddetto piano di riparto rappresentano la quota massima di partecipazione statale ai maggiori oneri esposti nella «presa d'atto». Gli importi definitivi saranno quantificati dal Ministero dei trasporti, entro il tetto indicato nel piano medesimo e nei limiti della consueta percentuale di contribuzione del 60%, sulla base del costo definitivamente accertato.

Il predetto Ministero provvederà a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato entro trenta giorni dall'adozione del relativo provvedimento, specificando, altresì, la quota di contributo

riconosciuta agli interventi in questione e formulando proposte per l'assegnazione dell'eventuale quota residua.

2.3 Per gli interventi il cui costo di realizzazione include oneri relativi al materiale rotabile, i soggetti aggiudicatori dovranno assicurare che il predetto materiale, parzialmente finanziato a carico di fondi pubblici, resti di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

3. Clausole finali

3.1 Il Ministero dei trasporti vigilerà sull'attuazione della presente delibera, in particolare sollecitando i soggetti interessati ad adottare tutte le misure per una tempestiva realizzazione delle opere in questione.

3.2. Entro il mese di gennaio 2008 il suddetto Ministero riferirà a questo Comitato sullo stato di attuazione — al 31 dicembre 2007 — del programma complessivo finanziato a valere sulle leggi citate in premessa. Detta relazione dovrà includere il quadro finanziario aggiornato relativo a tutte le opere approvate e recare, tra l'altro, precisazioni sulle destinazioni delle differenze tra i tetti di limite di impegno previsti nelle delibere di questo Comitato e quelli impegnati e/o autorizzati dalla citata Amministrazione.

Per ciascun intervento completato, la relazione riporterà anche il costo originario ed il costo definitivo, con l'indicazione delle eventuali economie riconducibili alle quote di contributi statali.

Aggiornamenti della predetta relazione verranno sottoposti a questo Comitato con periodicità semestrale sino alla completa attuazione del programma finanziato a carico della richiamata legge n. 211/1992.

3.3 Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera.

RACCOMANDA

al Ministero dei trasporti, in prosieguo,

di valutare prioritariamente, in fase di allocazione delle risorse che si renderanno disponibili ed in base ai criteri di selezione previsti dalla legge, le richieste di finanziamento richiamate nel citato parere formulato dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

di adottare la prassi d'indicare, nella richiesta di finanziamento, se la realizzazione dell'opera resti in capo all'ente locale ovvero se l'Ente locale medesimo intenda realizzare l'opera con modalità che consentano al soggetto attuatore di recuperare l'IVA;

di stralciare l'IVA dal quadro economico qualora la suddetta indicazione non sia disponibile;

di fissare i termini entro cui le opere finanziate dovranno esse completate, termini da considerare vincolanti ai fini del mantenimento delle risorse attribuite, fatti salvi i casi di forza maggiore.

Roma, 28 giugno 2007

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 21 febbraio 2008
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 195

PIANO DI RIPARTO
(fondi ex l. n. 296/2006, art. 1, comma 1016)

(importi in milioni di euro)

N.	Soggetto richiedente/ Intervento	Finanziamento richiesto	Finanziamento concesso	Imputazione finanziamento		
				anno 2007	anno 2008	anno 2009
1	Comune di Firenze Rete tranviaria	4,140	4,140		1,590	2,550
2	Comune di Venezia Rete tranviaria su gomma	2,739	2,739		2,739	
3	Comune di Ferrara Realizzazione del nuovo assetto dei trasporti nel Comune di Ferrara	3,671	3,671		3,671	
4	Comune di Perugia Minimetrò di Perugia	21,426	12,000	10,000	2,000	
5	Comune di Roma Linea B1 Piazza Bologna-Conca d'Oro	18,600	7,450			7,450
	Totali	**50,576**	**30,000**	**10,000**	**10,000**	**10,000**

08A01698

DELIBERAZIONE 3 agosto 2007.

Fondo aree sottoutilizzate: riprogrammazione e assegnazione definitiva di risorse (Delibera CIPE 8 agosto 1995, n. 116, area Torrese-Stabiese). (Deliberazione n. 83/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate (coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge n. 208/1998 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo n. 96/1993) nei quali si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi, a finanziamento nazionale, che, in attuazione dell'art. 119, comma 5, della Carta costituzionale, sono rivolti al riequilibrio economico e sociale fra aree del Paese e viene stabilita la possibilità che questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, in relazione allo stato di attuazione degli interventi finanziati o alle esigenze espresse dal mercato in merito alle singole misure, trasferisca risorse dall'uno all'altro Fondo, con i conseguenti effetti di bilancio;

Vista la propria delibera 8 agosto 1995, n. 116 (*Gazzetta Ufficiale* n. 243/1995) con la quale è stata destinata in via programmatica — a carico delle disponibilità del Fondo di cui all'art. 19 del decreto legislativo n. 96/1993, le cui risorse sono successivamente confluite nel citato Fondo per le aree sottoutilizzate istituito dall'art. 61 della legge finanziaria 2003 — la somma complessiva di 27,888 milioni di euro (54 miliardi di lire) a favore della regione Campania per il finanziamento di tre interventi da realizzare nell'area torrese-stabiese, individuati dal Comune di Castellammare di Stabia e riguardanti le Antiche Terme stabiane (progetto di restauro dell'edificio esistente e nuove stistemazioni dell'area occidentale), la Reggia di Quisisana (ex Casino reale borbonico, progetto di restauro dell'edificio e dei boschi annessi) e Villa Gabola (Antiquarium del Parco archeologico);

Vista la delibera 6 agosto 1999, n. 162 (*Gazzetta Ufficiale* n. 265/1999) con la quale è stata disposta, a favore della regione Campania, l'assegnazione definitiva dell'importo di 19,625 milioni di euro (38 miliardi di lire) per il finanziamento del citato progetto di restauro dell'ex Casino reale della Reggia di Quisisana;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 284/2005) con la quale è stata disposta l'assegnazione definitiva dell'importo di 6.197.483 euro per il finanziamento del progetto sopra richiamato relativo alle Antiche Terme stabiane;

Vista la nota del comune di Castellammare di Stabia n. 41685 del 4 luglio 2007, con la quale viene chiesto di poter utilizzare le risorse relative al progetto «Antiquarium del parco archeologico» consentendone l'allestimento negli spazi espositivi previsti nell'ambito del richiamato progetto di restauro della Reggia di Quisisana, in luogo di Villa Gabola, al fine di realizzare tale Museo archeologico in una sede più prestigiosa, già oggetto di interventi di recupero e ristrutturazione in corso di ultimazione, che ospiterà anche altre attività connesse alla valorizzazione del patrimonio archeologico, quali la Scuola di alta formazione per il restauro e il Centro di ricerca;

Vista la nota del Ministro dello sviluppo economico n. 12989 del 31 luglio 2007, con la quale viene sottoposta all'esame di questo Comitato la citata richiesta di rimodulazione avanzata dal comune di Castellammare di Stabia, prevedendo allo scopo l'assegnazione di un finanziamento di 2.065.827 milioni di euro per la realizzazione dell'Antiquarium del parco archeologico all'interno del complesso della Reggia di Quisisana;

Considerato che, con la nota citata, il Ministero dello sviluppo economico conferma la coerenza dell'intervento così localizzato con la finalità generale della originaria delibera di questo Comitato n. 116/1995, tenuto anche conto sia dello stato di avanzamento dei lavori di restauro del Palazzo e del Parco all'interno del complesso della Reggia di Quisisana in corso di ultimazione, sia degli esiti dello specifico studio di fattibilità promosso dal predetto Ministero, Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione, in merito ad un impiego ottimale del complesso della stessa Reggia di Quisisana;

Ritenuto di accogliere la predetta proposta alla luce delle motivazioni esposte dal Ministero dello sviluppo economico, disponendo allo scopo l'assegnazione definitiva, per l'anno 2007, dell'importo di 2.065.827 euro a favore della regione Campania,

soggetto destinatario della iniziale posta programmatica a suo tempo stabilita da questo Comitato, che risulta avere confermato nelle competenti sedi attuative la condivisione della presente proposta;

Delibera:

È disposta, per l'anno 2007, l'assegnazione definitiva dell'importo di 2.065.827 euro a favore della regione Campania per il finanziamento degli interventi relativi alla realizzazione del Museo archeologico all'interno del complesso della Reggia di Quisisana e alla fruibilità del Parco, come da proposta di riprogrammazione richiamata in premessa. Tale assegnazione è posta a carico delle risorse disponibili sul citato Fondo per le aree sottoutilizzate di cui all'art. 61 della legge finanziaria 2003.

La regione Campania invierà alla Segreteria CIPE e al Ministero dello sviluppo economico entro sessanta giorni dalle scadenze, rispettivamente, del 30 giugno e del 31 dicembre di ciascun anno, relazioni semestrali sull'effettivo stato di realizzazione degli interventi nell'area torrese-stabiese richiamati in premessa.

Roma, 3 agosto 2007

Il Presidente: Prodi

Il segretario del CIPE: Gobbo

Registrato alla Corte dei conti il 21 febbraio 2008
Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 196

08A01699

DELIBERAZIONE 4 ottobre 2007.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) - 150° Anniversario dell'Unità d'Italia: Nuovo palazzo del cinema e dei Congressi di Venezia. Approvazione progetto preliminare. (Deliberazione n. 105/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato e, in particolare, la delibera 29 settembre 2004, n. 24;

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare il comma 139, che demanda a questo Comitato di esercitare, con il supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la funzione di vigilanza sulla realizzazione degli interventi di cui alla citata legge n. 443/2001, anche nell'interesse dei soggetti finanziatori;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni ed integrazioni, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV concernente «lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la «attuazione della legge

n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale»;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando — tra l'altro — la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rispettivamente, in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), e visto in particolare l'art. 1, comma 977, che — tra l'altro — per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001, e successive modificazioni ed integrazioni., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 1º ottobre 2007, n. 159, che per la realizzazione delle opere, degli interventi e delle iniziative connessi alle celebrazioni per il 150º Anniversario dell'Unità d'Italia ha autorizzato la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il «1º Programma delle opere strategiche»;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1º Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1º Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 3 agosto 2007, n. 87, con la quale questo Comitato ha assegnato al «nuovo palazzo del cinema di Venezia» un finanziamento — in termini di volume di investimenti — di 20 milioni di euro a valere sulle risorse di cui al citato art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 aprile 2007 con il quale, la pianificazione, la preparazione e l'organizzazione degli interventi connessi alle celebrazioni del 150º Anniversario dell'Unità d'Italia sono state affidate al Comitato «150 anni dell'Unità d'Italia», presieduto dal Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro per i beni e le attività culturali e composto dai Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e per gli affari regionali e le autonomie locali;

Vista la nota 21 settembre 2007, n. 376, con la quale il Ministero delle infrastrutture — ha tra l'altro — trasmesso la relazione istruttoria relativa al «nuovo palazzo del cinema di Venezia» e viste le note 27 settembre 2007, n. 12207, e 3 ottobre 2007, n. 389, con le quali detto Ministero ha trasmesso ulteriori aggiornamenti ed integrazioni alla documentazione già inviata;

Vista la nota 26 settembre 2007, n. 385, con la quale il Ministro delle infrastrutture ha chiesto al Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali la iscrizione all'ordine del giorno della seduta del 28 settembre 2007 della Conferenza unificata dell'intervento «nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia» ai fini della concessione della intesa da parte della Conferenza medesima;

Vista la nota 26 settembre 2007, n. 388, con la quale il Ministro delle infrastrutture ha chiesto al Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali che la richiamata intesa sia concessa anche ai fini del finanziamento, a valere sulle risorse assegnate al Pro-

gramma delle infrastrutture strategiche, degli interventi connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia;

Vista la nota 1° ottobre 2007, n. 4985, con la quale è stata trasmessa copia conforme all'originale della intesa espressa dalla Conferenza unificata nella seduta del 26 settembre 2007, ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001, per la realizzazione a Venezia del «nuovo palazzo del cinema e dei congressi»;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'intervento di cui sopra non è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

Considerato che nel Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012 — allegato infrastrutture, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, nel paragrafo 3.3, dal titolo «la programmazione operativa del quinquennio», della relazione illustrativa, per la celebrazione per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, sono previsti interventi di opere infrastrutturali nelle città di Roma, Firenze e Venezia e che gli stessi sono inseriti nel programma della legge obiettivo ai soli fini delle procedure di approvazione;

Considerato che con la nota 20 giugno 2007, n. 1766, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Capo di Gabinetto del Vice Presidente on. Francesco Rutelli, ha chiesto l'inserimento del programma delle opere infrastrutturali connesse alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia nel Documento di programmazione economica e finanziaria 2008-2012, al fine del cofinanziamento degli interventi ivi previsti con le risorse della legge obiettivo, ed ha allegato la relativa documentazione;

Considerato che nella seduta del 3 agosto 2007 questo Comitato ha preso atto della predisposizione, nell'ambito del programma di opere infrastrutturali connesse alle celebrazioni del 150° Anniversario dell'unità d'Italia, degli interventi di Venezia, Firenze e Roma, per i quali sono stati istruiti i progetti e definite le quote di cofinanziamento e in particolare della priorità per l'intervento concernente il Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia, cofinanziato da Stato, comune, regione e ASL, e ha assegnato a quest'ultimo un finanziamento a carico delle risorse della legge obiettivo per un importo di 20 milioni di euro, quale anticipazione della quota del suddetto cofinanziamento statale, al fine di permettere il tempestivo avvio delle procedure in concomitanza con l'inizio della Mostra del cinema, previsto il 29 agosto 2007;

Considerato che per perfezionare l'inserimento dell'intervento di cui sopra nel Programma delle infrastrutture strategiche si è reso necessario acquisire la intesa della Conferenza unificata, che si è espressa in proposito nella seduta del 26 settembre 2007, anche ai fini del finanziamento dell'intervento medesimo a valere sulle risorse assegnate al programma delle infrastrutture strategiche;

Considerato altresì che a seguito della sopravvenuta emanazione del decreto-legge n. 159/2007, che ha autorizzato la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007 per la realizzazione delle opere, degli interventi e delle iniziative connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, è ora possibile revocare il finanziamento di 20 milioni di euro assegnato a titolo di anticipazione, a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006, nella seduta del 3 agosto 2007;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'intervento concerne la realizzazione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia, a completamento del «sistema Lido», sistema territoriale, urbano e monumentale che unisce il Casinò, il Palazzo del cinema esistente, l'hotel Excelsior, le aree verdi e la spiaggia;

che gli elementi che caratterizzano il nuovo edificio sono la Grande sala (2.400 posti) con foyer e gli spazi per il Mercato del cinema;

che l'intervento è inserito nel «protocollo di intesa regolante le modalità di riqualificazione

dell'isola del Lido attraverso la valorizzazione delle aree dell'ex Ospedale al mare, il miglioramento dei servizi sanitari dell'isola e la costruzione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi», sottoscritto il 9 maggio 2007 dal Ministero per i beni e le attività culturali, la regione Veneto, il comune di Venezia e l'Azienda ULSS 12 di Venezia;

che nell'ambito del suddetto protocollo la regione Veneto e il comune di Venezia si sono impegnati a cofinanziare il nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia;

che in data 26 luglio 2007, con nota n. 10322, il Ministero per i beni e le attività culturali, Soprintendenza per i beni architettonici, per il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico di Venezia e laguna, ha espresso parere favorevole al progetto;

che con nota 27 settembre 2007, n. 2498/CP 52.00, la regione Veneto ha espresso il parere relativo alla localizzazione dell'opera;

che ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente l'opera non è sottoposta a procedura di valutazione di impatto ambientale;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella persona dell'ing. Antonio Maffey, commissario straordinario per l'opera «nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia» ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 luglio 2007;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo dell'opera è di 79.560.000,00 euro, di cui 60.000.000,00 di euro per lavori e 19.560.000,00 euro per somme a disposizione;

che la copertura finanziaria è così individuata:

regione Veneto	10.000.000 euro
comune di Venezia	49.560.000 euro
articolo 36 del decreto-legge n. 159/2007	20.000.000 euro;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 Ai sensi del citato art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 79.560.000,00 euro di cui alla precedente presa d'atto costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato.

2. Revoca contributo.

È revocata l'assegnazione del contributo quindicennale di 1,897 milioni di euro disposta, a titolo di anticipazione, con delibera n. 87/2007 — a valere sulle risorse recate dall'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006, decorrente dal 2007 — in favore dell'intervento «nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia».

3. Assegnazione CUP.

Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere il CUP per l'intervento all'esame: esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

4. Clausole finali.

4.1 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla stipula di apposito atto aggiuntivo con la regione Veneto che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'Intesa generale quadro tra il Governo e la regione Veneto, così come previsto dalla citata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003.

4.2 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia».

4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescri-

zioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo, tra l'altro, l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

Roma, 4 ottobre 2007

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 28 febbraio 2008
Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 227

08A01724

DELIBERAZIONE 9 novembre 2007.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) linea C della metropolitana di Roma (CUP E51I0400001007) progetto definitivo tratta T6A da Alessandrino a Torrenova: tratto compreso tra via dei Ruderi di Torrenova e la stazione Torrenova esclusa - variante della stazione Giardinetti e predisposizione diramazione Tor Vergata (tratta T6B). (Deliberazione n. 112/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale»;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando, tra l'altro, la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei «Sistemi urbani», interventi che riguardano la città di Roma e, più specificatamente, la metropolitana C, la metropolitana B1 ed il Grande raccordo anulare per un costo complessivo di 2.892,159 milioni di euro;

Viste le delibere 1° agosto 2003, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 258/2003), 20 dicembre 2004, n. 105 (*Gazzetta Ufficiale* n. 149/2005), 27 maggio 2005, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 264/2005), 29 marzo 2006, n. 78 (*Gazzetta Ufficiale* n. 210/2006), 17 novembre 2006, n. 144 (*Gazzetta Ufficiale* n. 264/2006), 28 giugno 2007, n. 46 e 3 agosto 2007, n. 71, queste ultime in corso di formalizzazione, con le quali questo Comitato ha assunto determinazioni in ordine alla metropolitana di Roma, linea C, tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini - Pantano) ed i cui contenuti si intendono qui integralmente richiamati;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Vista la nota 26 ottobre 2007, n. 437, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso la relazione

istruttoria sul progetto definitivo della «Variante Giardinetti», proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture sulla quale è stata acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e, in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto definitivo all'esame concerne la variante alla tratta T6A (Alessandrino-Torrenova) disposta da questo Comitato, ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006, al punto 2 della delibera n. 46/2007 citata nelle premesse;

che la variante in argomento riguarda:

il reinserimento, sul tracciato, della stazione Giardinetti, che sarà localizzata in corrispondenza della zona di imbocco per lo scavo delle gallerie di linea prevista nel progetto definitivo approvato, tra la futura stazione Giglioli e quella esistente di Torrenova della ferrovia «Roma-Pantano»;

la predisposizione della futura diramazione per Tor Vergata (tratta T6B);

che la suddetta variante, richiesta in forma prescrittiva dal comune di Roma nella Conferenza di servizi interna svoltasi l'11 maggio 2007, è stata illustrata e condivisa nella Conferenza di servizi che si è tenuta in data 11 giugno 2007, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nell'ambito della procedura di approvazione del progetto definitivo delle tratte T6A, T7 e deposito Graniti di cui alla predetta delibera n. 46/2007;

che la stazione Giardinetti e la connessa sistemazione esterna, con svincolo di collegamento all'adiacente via Casilina e parcheggio a raso per 230 posti auto, è stata ritenuta irrinunciabile dall'VIII Municipio del comune di Roma, in relazione al ruolo di nodo di scambio gomma-ferro che la stazione può svolgere per il traffico proveniente dalla via Casilina e dal Grande raccordo anulare ed in riscontro alle forti aspettative del territorio urbano interessato;

che anche le predisposizioni nelle gallerie per rendere possibile un eventuale manufatto di bivio per Tor Vergata sono state inserite nel progetto di variante all'esame per corrispondere a specifica richiesta formulata dal comune di Roma;

che le caratteristiche delle opere di cui ai punti precedenti sono adeguatamente illustrate e motivate dal Ministero istruttore in relazione alle esigenze rappresentate dal Municipio competente per territorio ed all'opportunità di agevolare, fin da questa fase, la realizzazione della futura diramazione per Tor Vergata;

che il soggetto aggiudicatore con nota 22 giugno 2007, n. 8077, ha trasmesso il progetto definitivo dell'intervento in oggetto al Ministero delle infrastrutture, alle amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze;

che, ai sensi del comma 2, dell'art. 166, del decreto legislativo n. 163/2006, l'avvio del procedimento di pubblica utilità è stato comunicato mediante pubblicazione su due quotidiani a diffusione nazionale in data 23 giugno 2007;

che in data 24 settembre 2007, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, è stata indetta dal Ministero delle infrastrutture la Conferenza di servizi con la partecipazione dei soggetti interessati che hanno espresso parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni;

che in sede di Conferenza di servizi, in particolare, sono stati acquisiti i pareri favorevoli, con prescrizioni ed osservazioni, espressi dalla regione Lazio, per i profili ambientali ed urbanistici, con nota 24 settembre 2007, n. 039044/D2/2E702, e dal comune di Roma con il deposito agli atti della Conferenza delle indicazioni emerse nel corso della Conferenza di servizi interna del Comune medesimo;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 20 settembre 2007, n. 34.19.04/16968 trasmessa al Ministero delle infrastrutture, ha espresso parere di massima favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo in argomento;

che, alla luce dei pareri espressi, il Ministero delle infrastrutture propone le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale delle osservazioni formulate;

sotto l'aspetto attuativo:

che la variante all'esame, riguardando una tratta compresa nella prima fase attuativa della linea C, riveste anch'essa fondamentale importanza al fine di pervenire alla messa in esercizio dell'intera tratta S. Giovanni-Pantano, compreso il deposito Graniti, per la primavera 2011, secondo quanto previsto nel contratto stipulato dal soggetto aggiudicatore con il contraente generale Metro C S.p.a. il 12 ottobre 2006;

sotto l'aspetto finanziario:

che la variante all'esame non comporta ulteriori necessità finanziarie, in quanto la relativa copertura è stata assicurata con la già citata delibera n. 46/2007 con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della tratta T6A-T7 e deposito Graniti per l'importo complessivo di 764,311 milioni di euro, comprensivo del costo della variante «stazione Giardinetti e predisposizioni per futura diramazione Tor Vergata»;

che il costo della variante in argomento risulta pari a 30,579 milioni di euro e non comporta variazioni rispetto al progetto consegnato agli atti della Conferenza di servizi dell'11 giugno 2007.

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo.

1.1. In attuazione di quanto disposto al punto 2 della delibera n. 46/2007, ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006, è approvato — con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture — ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del medesimo decreto legislativo nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., il progetto definitivo «Linea C della metropolitana di Roma, tratta T6A da Alessandrino a Torrenova: tratto compreso tra via dei Ruderi di Torrenova e la stazione Torrenova esclusa, variante della stazione Giardinetti e predisposizione della diramazione Tor Vergata (tratta T6B)».

È confermato il costo complessivo del «tracciato fondamentale» approvato con delibera n. 105/2004 e pari ad euro 3.047.424.106,36, nel quale risulta compreso l'importo di 30,579 milioni di euro relativo alle opere oggetto della presente approvazione.

1.2. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto sono riportate nella parte 1ª dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture sono riportate nella parte 2ª del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3. È altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 170 del decreto legislativo n. 163/2006, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi enti gestori.

1.4. Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono riportati negli elaborati del progetto definitivo indicati nell'allegato 2, che forma anch'esso parte integrante della presente delibera.

2. Disposizioni finanziarie.

È confermata la facoltà del soggetto aggiudicatore di avvalersi dei finanziamenti progressivamente attribuiti per la realizzazione delle prestazioni e dei lavori ritenuti più utili ed urgenti in relazione all'intero «tracciato fondamentale» della linea C, individuato nelle tratte da T2 a T7 (Clodio/Mazzini-Pantano) e nel deposito Graniti.

3. Clausole finali.

3.1. Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto di cui alla presente delibera.

3.2. Per quanto concerne il progetto approvato al precedente punto 1, il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla segreteria di questo Comitato.

3.3. Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto, in particolare, delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003.

3.4. Il protocollo d'intesa tra la Prefettura competente-UTG, la Società Roma Metropolitane a r.l. e il Contraente generale, previsto al punto 4.3 della delibera n. 105/2004 citata nelle premesse e relativo al «Tracciato fondamentale» della linea C della Metropolitana di Roma, deve essere riferito anche alle opere oggetto del progetto definitivo approvato al punto 1 della presente delibera.

Roma, 9 novembre 2007

Il Presidente
PRODI

Il segretario del CIPE
GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 2008
Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 245

ALLEGATO 1

METROPOLITANA DI ROMA – LINEA "C" – TRACCIATO FONDAMENTALE DA T2 A T7 (CLODIO/MAZZINI – PANTANO) – TRATTA T6A DA ALESSANDRINO A TORRENOVA: TRATTO COMPRESO TRA VIA DEI RUDERI DI TORRENOVA E LA STAZIONE TORRENOVA ESCLUSA – "VARIANTE GIARDINETTI"

PARTE I – PRESCRIZIONI

1) Approfondire nell'elaborazione del progetto esecutivo la presenza delle quinte a verde e dei cigli con le alberature, mantenendo ed integrando quelle esistenti e, ove necessario, reimpiantandole al fine di corredare l'opera stessa di una adeguata presentazione e sistemazione delle aree che ancora evidenziano le caratteristiche proprie della campagna romana;
2) completare le indagini archeologiche di seconda fase in corso d'opera;
3) eseguire indagini archeologiche preventive nelle aree destinate alla cantierizzazione dell'imbocco TBM;
4) realizzare una schermatura arborea in corrispondenza delle aree di parcheggio previste sul lato ovest della stazione Giardinetti;
5) predisporre un attento studio sulle finiture cromatiche degli edifici costituenti la stazione e sull'uso di materiali tali da garantire nel tempo una stabilità estetica;
6) indicare le aree che si vorranno utilizzare per i cantieri, depositi di materiali, aree di stoccaggio, strade e parcheggi di servizio; dovranno, altresì, essere previsti sia il programma degli interventi che le attività di rinaturalizzazione e ripristino delle aree oggetto della cantierizzazione. In particolare, in merito alle aree da individuare per lo stoccaggio provvisorio dei detriti, per le quali si dispone espressamente divieto che tali aree siano destinate a stoccaggio definitivo, si ritiene che debbano essere individuate le modalità e la tempistica al fine di sottoporre a verifica l'effettiva possibilità di conferire i detriti direttamente nelle cave abbandonate, per le quali si richiedono indicazioni progettuali inerenti alle attività di recupero;
7) in considerazione delle rilevanti valenze archeologiche che possono interessare alcune aree di progetto, dovrà essere dedicato ed individuato nel programma dei lavori un impegno finanziario finalizzato al completamento del quadro conoscitivo dei dati archeologici, per le fasi di acquisizione dei dati, analisi, indagini dirette sul terreno, coordinato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma;
8) predisporre uno studio sulle opere di recinzione, schermatura vegetale, sistemazione a verde, ripristino e rinaturalizzazione previste all'interno delle aree contermini alla stazione in progetto, dando la priorità nella individuazione di opere tali da consentire agli interventi preventivati una riqualificazione paesaggistico-ambientale delle stesse aree dalle opere connesse, quali parcheggi e viabilità di accesso alla stazione;
9) gli elaborati progettuali predisposti in base alle prescrizioni sopra riportate dovranno essere trasmessi alla Direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio del Ministero per i beni e le attività culturali ed alle Soprintendenze di settore competenti per territorio al fine della loro approvazione;
10) dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione ambientale e compensazione introdotte nel progetto attuale;

11) il parcheggio dovrà rispondere a tutti i requisiti indicati nella D.G.R. n. 2546 del 12/12/2000. Inoltre dovranno essere realizzati a norma di legge gli stalli previsti per gli utenti diversamente abili, collocati vicino alle uscite pedonali; in egual numero dovranno essere realizzati stalli per famiglie con bimbi a bordo collocati anche essi alle più vicine uscite pedonali. Per garantirne la sicurezza dovranno essere diversificati i percorsi carrabili e pedonali;
12) le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno essere appartenenti all'orizzonte fitoclimatico del luogo. Inoltre dovrà essere assicurata la corretta manutenzione dell'impianto, per il buono stato vegetativo delle specie immesse;
13) dovrà essere verificata, ai fini della sicurezza, la lunghezza del tronco di scambio previsto su via Casilina per la corrente veicolare che da via Casal Santarelli voglia invertire la direzione di marcia verso S. Giovanni;
14) onde facilitare una più sicura e ordinata distribuzione del traffico tra la viabilità esistente ed i parcheggi della stazione Giardinetti, dovrà essere prevista una rotatoria con l'obbligo di precedenza all'interno della stessa in sostituzione dell'impianto semaforico;
15) si dovranno verificare e dettagliare maggiormente, attraverso ulteriore documentazione redatta da un Tecnico competente agronomo/forestale, con specifica sul numero delle essenze coinvolte e planimetrie ante e post operam, le previsioni di abbattimenti arborei. Tali interventi andranno autorizzati dal competente ufficio del Dipartimento X;
16) a compensazione delle perdite vegetazionali si dovranno prevedere ulteriori sistemazioni al fine di ottenere un bilancio ambientale numerico positivo ma anche qualitativamente valido;
17) la superficie a verde destinata a nodo di scambio dovrà essere maggiormente dettagliata, con la specifica sulla tipologia delle alberature scelte, le dimensioni e l'esatto posizionamento e l'eventuale inserimento di masse arbustive. Si dovrà prevedere un idoneo spessore di terreno di copertura della superficie a verde in funzione della stabilità dello sviluppo dell'apparato radicale degli alberi da allocare. Tali scelte dovranno essere concordate con il Servizio giardini del Comune di Roma;
18) la sistemazione vegetazionale dovrà essere concepita quale sistema di minimizzazione degli impatti e le nuove alberature si potranno scegliere di pronto effetto al fine di avere una immediata resa progettuale dell'intervento e si dovrà comunque sempre rapportare e armonizzare con il futuro "Parco delle Torri";
19) in merito alla sistemazione spondale del Fosso vincolato presente, andrà approfondita la riqualificazione naturalistica dell'area che, seppur di lieve entità dimensionale e con accanto situazioni fortemente antropizzate, risulta ancora avere valenze naturalistiche in un contesto ambientale aventi le caratteristiche dell'Agro romano ancora ben evidenti;
20) nel nodo di scambio dovranno essere previsti posti per l'utilizzo e l'incentivazione dell'uso della mobilità ciclabile;
21) in merito alla movimentazione delle terre, il progetto prevedendo l'esecuzione di scavi per la realizzazione di opere sotterranee dovrà tener conto di quanto dettato dalle linee guida della del. G.R. n. 816/2006 riguardante la gestione e la utilizzazione delle terre e delle rocce di scavo;
22) per quanto riguarda le interferenze con le reti di fognatura e dei collettori, sottoporre alla specifica approvazione del Dip. XII - IV U.O. Comune di Roma i progetti esecutivi relativi alle soluzioni delle stesse (deviazioni, spostamenti, ecc.);

23) in relazione alla nuova posizione della stazione di Giardinetti prevedere la realizzazione di uno svincolo a raso semaforizzato sulla via Casilina - via degli Orafi - via della Fattoria, consentendo tutte le manovre ivi incluso l'accesso al futuro "Parco delle Torri";
24) siano dettagliati nella progettazione esecutiva gli spostamenti provvisori e definitivi delle reti PP.SS., anche per la distribuzione alle utenze esistenti;
25) ottimizzare le relazioni sia funzionali che ambientali tra la stazione della metro C, il parcheggio di scambio e il parco Torre Angela-Casilino, OP n. 23 prevista dal Programma di recupero urbano (ex art. 11 L. 493/93) di Tor Bella Monaca, in modo tale che sia il parcheggio che la stazione, essendo localizzati ora dentro al parco (area centrale), possano divenire "porta" del futuro parco, determinando un miglioramento complessivo del quartiere;
26) prevedere un'accessibilità pedonale alla stazione della metro, dal tessuto edilizio di Giardinetti, mediante un sottopasso della via Casilina;
27) rivedere la soluzione progettuale relativa allo scenario futuro di cui alla tavola CX6VXZXXGXD2A002a, che prevede la demolizione del previsto nuovo capolinea della ferrovia Roma - Pantano in corrispondenza di via dei Ruderi di Torrenova;
28) fino all'attivazione del suddetto nuovo capolinea e alla conseguente soppressione dell'esercizio sulla tratta seguente, tutte le eventuali attività di cantiere lungo la linea dovranno svolgersi ad una distanza non inferiore a 3 m dalla più vicina rotaia della ferrovia Roma - Pantano, previa installazione di una opportuna recinzione la cui tipologia dovrà essere concordata con Met.Ro. S.p.A.;
29) trasmettere al competente Servizio Provinciale il progetto esecutivo relativo alle difese spondali dei corsi d'acqua attraversati, agli attraversamenti dei fossi secondari ed al manufatto in fregio al fosso dell'Osa costituite da due vasche di dissipazione in c.a.;
30) le soluzioni progettuali relative alle interferenze delle reti idriche per il consumo umano concordato con l'Ente gestore dovranno essere sottoposte alla ASL competente, per le valutazioni di competenza prima della redazione del progetto esecutivo;
31) l'approvvigionamento idrico per il consumo umano dovrà avvenire mediante allaccio all'acquedotto cittadino. Le reti idriche dovranno essere realizzate con i materiali prescritti dal decreto 6 aprile 2004, n. 174, del Ministero della salute;
32) l'allontanamento e lo smaltimento delle acque di rifiuto dovranno essere assicurati tramite allaccio alla più vicina fognatura comunale ed all'impianto di depurazione di Roma Est;
33) il locale biglietteria dovrà fruire di illuminazione ed aerazione diretta con rapporto superficie finestrata/superficie del pavimento non inferiore a 1/8;
34) l'edicola dovrà possedere i requisiti prescritti dall'art. 39 del vigente R.E. comunale;
35) i servizi igienici del personale e del pubblico della stazione dovranno essere provvisti di pavimento e pareti lavabili ed impermeabili, di colonne di scarico munite al piede di pozzetto sifonato formante chiusura idraulica, di canne di esalazione sfocianti oltre il piano di copertura ed essere dotati di impianti di ventilazione meccanica in grado di garantire un ricambio d'aria non inferiore a 5 volumi/ora;
36) dovranno essere previsti idonei impianti di ventilazione e di condizionamento dell'aria della stazione e della galleria;
37) dovrà essere effettuato il versamento di 221 euro a favore della ASL competente, così come prescritto dall'attuale tariffario regionale;
38) per l'alimentatrice DN 500, il soggetto aggiudicatore dovrà realizzare un cunicolo di sottopasso del piano ferro;

39) per quanto riguarda il collettore, dovrà essere predisposto lo spostamento delle due discese in sede e realizzata secondo le prescrizioni tecniche di ACEA ATO 2 S.p.A.;
40) per quanto riguarda la condotta di rete di diametro 100, provvedere alla riallocazione dei misuratori di utenza, previa acquisizione dei pareri favorevoli dei privati che sono titolari dei contratti.

PARTE II – RACCOMANDAZIONI

a) Verificare la possibilità di realizzare un parco archeologico a ridosso del parcheggio lato ovest Stazione;
b) evidenziare in tempo utile al Comune di Roma per gli aspetti e adempimenti di competenza, le attività commerciali, annonarie, gli impianti di carburanti, i punti vendita esclusivi di quotidiani, i pubblici esercizi, ecc. eventualmente oggetto di progettazione e/o interessati dai lavori-cantierizzati;
c) verificare la possibilità di realizzazione, contestualmente alle opere Metro, del quadruplicamento della via Casilina nel tratto da Torrenova a via dei Ruderi. In questo ultimo incrocio si ritiene opportuna una rotatoria per il passaggio dalla attuale sezione della Casilina a due corsie alle future 4 corsie;
d) verificare la realizzabilità di un percorso in sopraelevata pedonale e ciclabile all'incrocio con via degli Orafi, eliminando l'attraversamento pedonale a raso;
e) considerare la particolare importanza della realizzazione lato Giardinetti di un marciapiede di adeguate dimensioni (prossime a m 3) da via dei Ruderi a via degli Orafi;
f) verificare la possibilità di organizzare, mediante la mitigazione dei viadotti di superamento del fosso di Tor Tre Teste, un percorso di accesso alla stazione e al futuro Parco attraverso la valorizzazione dei resti del Ponte Romano e il recupero ambientale dell'alveo del fosso, che viene naturalizzato e costituisce elemento fondamentale del parco in questione nonché della rete ecologica esistente;
g) rivedere l'ubicazione della fermata dell'autobus in direzione Roma lungo la corsia di immissione al parcheggio;
h) prevedere una opportuna recinzione sopra i muri che delimitano i binari di stazione;
i) prevedere una seconda scala mobile per la discesa dal piano atrio al piano banchina che potrebbe inoltre costituire una riserva in caso di guasto di quella in salita;
j) evitare anditi in banchina quali quelli previsti per l'accesso ai locali tecnici;
k) evitare il corpo scala previsto al termine della banchina lato Pantano, essendo sufficiente una scaletta metallica per scendere al piano del terreno;
l) approfondire la ricollocazione delle fermate in corrispondenza dell'intersezione Casilina/Orafi/Fattoria di Torrenova e la possibilità di poter destinare aree di attestamento alle linee di trasporto pubblico all'interno del piazzale di nuova realizzazione;
m) per una ottimizzazione del trasporto pubblico locale di superficie, valutare la possibilità di creare un attestamento per bus pubblici presso l'area della nuova stazione Giardinetti;
n) la linea di controllo accessi andrà prevista con criteri analoghi a quelli con i quali è stata recentemente realizzata nelle stazioni delle linee A e B della metropolitana;
o) i percorsi devono essere previsti in conformità con le prescrizioni della norma UNIFER "Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa. Parte prima: criteri progettuali per le metropolitane".

ALLEGATO 2

METROPOLITANA DI ROMA – LINEA "C" – TRACCIATO FONDAMENTALE DA T2 A T7 (CLODIO/MAZZINI – PANTANO) – TRATTA T6A DA ALESSANDRINO A TORRENOVA: TRATTO COMPRESO TRA VIA DEI RUDERI DI TORRENOVA E LA STAZIONE TORRENOVA ESCLUSA – "VARIANTE GIARDINETTI"

GLI ELABORATI DEL PROGETTO DEFINITIVO IN CUI SONO RIPORTATI GLI IMMOBILI DA ESPROPRIARE SONO I SEGUENTI:

CX 6 V X E06 TX D AB 001
CX 6 V X E06 TX A AA 001
CX 6 V X E06 TX R 9D 001

08A01863

DELIBERAZIONE 9 novembre 2007.

Assegnazione di una prima quota di 500 milioni di euro a carico del Fondo per le aree sottoutilizzate, per il finanziamento degli interventi di viabilità secondaria nelle regioni Calabria e Sicilia (legge finanziaria 2007, articolo 1, comma 1152). (Deliberazione n. 122/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, concernente la cessazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno ed in particolare l'art. 19, comma 5, che istituisce un Fondo cui affluiscono le disponibilità di bilancio per il finanziamento delle iniziative nelle aree depresse del Paese;

Visto il decreto-legge 8 febbraio 1995, n. 32, convertito nella legge 7 aprile 1995, n. 104, recante norme per l'avvio dell'intervento ordinario nelle aree depresse del territorio nazionale;

Visti il decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41 convertito nella legge 22 marzo 1995, n. 85, il decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 341, il decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito nella legge 20 dicembre 1996, n. 641, il decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito nella legge 23 maggio 1997, n. 135, e la legge 30 giugno 1998, n. 208, provvedimenti tutti intesi a finanziare la realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle aree depresse del Paese;

Viste inoltre le leggi 23 dicembre 1998, n. 449 (finanziaria 1999), 23 dicembre 1999, n. 488 (finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (finanziaria 2001), 28 dicembre 2001, n. 448 (finanziaria 2002), 27 dicembre 2002, n. 289 (finanziaria 2003), 24 dicembre 2003, n. 350 (finanziaria 2004), 30 dicembre 2004, n. 311 (finanziaria 2005), 23 dicembre 2005, n. 266 (finanziaria 2006), 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) che recano fra l'altro autorizzazioni di spesa volte ad assicurare il rifinanziamento della predetta legge n. 208/1998 per la prosecuzione degli interventi nelle aree depresse;

Visti in particolare gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate (coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge n. 208/1998 e al citato Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo n. 96/1993) nei quali si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale che, in attuazione dell'art. 119, comma 5, della Carta costituzionale, sono rivolti al riequilibrio economico

e sociale fra aree del Paese, e viene stabilita la possibilità che questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, in relazione allo stato di attuazione degli interventi finanziati o alle esigenze espresse dal mercato in merito alle singole misure, trasferisca risorse dall'uno all'altro Fondo, con i conseguenti effetti di bilancio;

Visto inoltre l'art. 1, comma 1152, della citata legge finanziaria 2007 che prevede, per interventi di ammodernamento e di potenziamento della viabilità secondaria esistente nelle regioni Calabria e Sicilia non compresa nelle strade gestite da ANAS S.p.a., l'assegnazione di una quota rispettivamente pari a 150 e 350 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 in sede di riparto delle somme stanziate sul Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui al citato art. 61 della legge n. 289/2002;

Tenuto conto che, nella seduta del 3 agosto 2007, questo Comitato ha già preso atto dell'esigenza di un primo stanziamento di 500 milioni di euro che consenta, in attuazione del sopracitato comma 1152, di fronteggiare le occorrenze connesse ai predetti interventi di viabilità secondaria nelle due regioni;

Vista la nota n. 17964 del 7 novembre 2007 del Ministro dello sviluppo economico con la quale, per corrispondere alle pressanti attese delle comunità locali interessate al tempestivo avvio degli interventi infrastrutturali previsti dal richiamato comma 1152, si propone l'effettiva assegnazione a favore delle due predette regioni di un primo stanziamento di 500 milioni di euro a valere sulle risorse del FAS recate dall'art. 1, comma 863, della legge finanziaria 2007;

Considerato che la detta proposta prevede altresì che il Ministero dello sviluppo economico provvederà ad individuare, sentita la Conferenza Stato-regioni, la più idonea imputazione di tale prima assegnazione nell'ambito della proposta in corso di definizione, relativa al complessivo riparto, per amministrazioni e per programmi, delle risorse del FAS stanziate per il periodo 2007-2013, che sarà, entro breve termine, sottoposto all'esame di questo Comitato;

Considerato altresì che, con la successiva nota del Vice Ministro dello sviluppo economico n. 0025227 dell'8 novembre 2007, viene precisato che il citato importo di 500 milioni di euro graverà per 90 milioni di euro sulla dotazione finanziaria relativa all'anno 2007, per 100 milioni di euro su quella relativa all'anno 2008 e per 310 milioni di euro sulla dotazione per l'anno 2009 e che lo stesso importo va destinato, come previsto dalla normativa di riferimento, nella misura di 150 milioni di euro a favore degli interventi di ammodernamento e di potenziamento della viabilità secondaria esistente nella regione Calabria e nella misura di 350 milioni di euro a favore degli interventi da realizzare nella regione Sicilia;

Ritenuto pertanto di poter procedere, come proposto dal Ministro dello sviluppo economico, ad una prima assegnazione di 500 milioni di euro a favore delle due dette regioni al fine di corrispondere con sollecitudine alle pressanti richieste dei territori interessati per un immediato avvio degli interventi e tenuto conto che tale assegnazione troverà, come sottolineato dal Ministero proponente, idonea imputazione nell'ambito della più ampia ripartizione, per amministrazioni e programmi, delle risorse del FAS destinate alla programmazione per il periodo 2007-2013, che sarà prossimamente sottoposta all'esame di questo Comitato previo parere della Conferenza unificata;

Delibera:

In attuazione dell'art. 1, comma 1152, della legge n. 296/2006 (finanziaria 2007) è disposta una prima assegnazione di 500 milioni di euro a favore delle regioni Calabria e Sicilia, nella misura rispettivamente di 150 e 350 milioni di euro, per interventi di ammodernamento e di potenziamento della viabilità secondaria esistente nelle due regioni non compresa nelle strade gestite da ANAS S.p.a.

Come richiamato in premessa, l'articolazione pluriennale di tale assegnazione complessiva di 500 milioni di euro è la seguente: 90 milioni di euro per l'anno 2007, 100 milioni di euro per l'anno 2008 e 310 milioni di euro per l'anno 2009.

Roma, 9 novembre 2007

Il Presidente
PRODI

Il segretario del CIPE
GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 2008
Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 244

08A01864

DELIBERAZIONE 29 novembre 2007.

Ripartizione tra le regioni della somma di 511 milioni di euro destinata ad incrementare per l'anno 2007. Il finanziamento del Servizio sanitario nazionale, ai sensi dell'articolo 1-*bis*, comma 1 del decreto-legge 20 marzo 2007, n. 23, convertito dalla legge 17 maggio 2007, n. 64. (Deliberazione n. 131/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 23 dicembre 1978, n. 833, istitutiva del Servizio sanitario nazionale;

Visto il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni ed integrazioni, concernente il riordino della disciplina in materia sanitaria, a norma dell'art. 1 della legge 23 ottobre 1992, n. 421;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 1993, n. 270, concernente il riordino degli Istituti zooprofilattici sperimentali, a norma dell'art. 1, comma 1, lettera *h)*, della legge 23 ottobre 1992, n. 421, ed, in particolare, l'art. 6, comma 1, concernente il finanziamento degli Istituti stessi;

Visto l'art. 12, comma 9, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, il quale prevede il concorso delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano al finanziamento del Servizio sanitario;

Visto l'art. 1, comma 34, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che prevede che il CIPE, su proposta del Ministro della sanità d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, stabilisce i pesi da attribuire ai nuovi indicatori per la determinazione della quota capitaria, in sede di ripartizione del Fondo sanitario nazionale e può vincolare quote dello stesso per la realizzazione di specifici obiettivi previsti dal Piano sanitario nazionale;

Visto l'art. 39, comma 1, del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, che demanda al CIPE, su proposta del Ministro della sanità, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, l'assegnazione annuale delle quote del Fondo sanitario nazionale di parte corrente alle regioni e province autonome;

Visto l'art. 32, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il quale dispone, tra l'altro, che le Province autonome di Trento e Bolzano, la regione Valle d'Aosta e la regione Friuli-Venezia Giulia provvedano al finanziamento del Servizio sanitario nazionale nei rispettivi territori, ai sensi dell'art. 34, comma 3, della legge 23 dicembre 1994, n. 724 e dell'art. 1, comma 143 e 144, della citata legge n. 662/1996, senza alcun apporto a carico del bilancio dello Stato;

Visto l'art. 1, commi 1 e 2, del decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 56, che reca, tra l'altro, disposizioni per la soppressione dei trasferimenti erariali in favore delle regioni a statuto ordinario, per il finanziamento della spesa sanitaria corrente ed in conto capitale, previsti dall'art. 12 del decreto legislativo n. 502/1992;

Visto il decreto 10 aprile 2002 del Ministro della salute e del Ministro della giustizia, di attuazione dell'art. 6, comma 1, del decreto legislativo 22 giugno 1999, n. 230 e dell'art. 5, della legge 30 novembre 1998, n. 419, recante norme per il «Riordino della medicina penitenziaria», con il quale è stato individuato (art. 1) il personale operante negli istituti penitenziari nei settori della prevenzione e dell'assistenza ai detenuti ed agli internati tossicodipendenti e (art. 2) il trasferimento delle risorse da assegnare al Fondo sanitario nazionale, includendo anche le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano;

Visto l'art. 1, comma 796 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che determina in 96.040.000.000 di euro, per l'anno 2007, il livello complessivo della spesa del Servizio sanitario nazionale, al cui finanziamento concorre ordinariamente lo Stato;

Visto l'art. 1, comma 796, lettera *d)*, punto 7 della legge finanziaria 2007, il quale autorizza le compensazioni degli importi a credito e a debito di ciascuna regione e provincia autonoma, connessi alla mobilità sanitaria interregionale;

Visto l'art. 1, comma 830, della legge finanziaria 2007, concernente la misura del concorso della regione Sicilia al finanziamento del Servizio sanitario nazionale per l'anno 2007;

Visto l'art. 1, comma 836, della legge finanziaria 2007, il quale stabilisce che, dall'anno 2007, la regione Sardegna provvede al finanziamento del fabbisogno complessivo del Servizio sanitario nazionale sul proprio territorio senza alcun apporto a carico del bilancio dello Stato;

Vista la propria delibera del 28 settembre 2007, n. 97, con cui è stato ripartito tra le regioni e le province Autonome di Trento e Bolzano l'importo di 96.040 milioni di euro, al cui finanziamento concorre lo Stato, per il funzionamento del Servizio sanitario nazionale, per l'anno 2007;

Visto l'art. 1-*bis*, comma 1 del decreto-legge 20 marzo 2007, n. 23 convertito nella legge 17 maggio 2007, n. 64 recante «Disposizioni urgenti per il ripiano selettivo dei disavanzi pregressi nel settore sanitario, nonché in materia di quota fissa sulla ricetta per le prestazioni di assistenza specialistica ambulatoriale» che ridetermina, per l'anno 2007, da 811 a 300 milioni di euro, l'importo della manovra derivante dall'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 796, lettera *p)*, primo periodo, della legge 27 dicembre 2006 n. 296, in materia di introduzione di una quota fissa pari a 10 euro per ricetta sulle prestazioni di assistenza specialistica ambulatoriale, incrementando pertanto di 511 milioni di euro il livello del finanziamento del Servizio sanitario nazionale, cui concorre ordinariamente lo Stato per il corrente anno;

Visto il citato art. 1-*bis* del decreto-legge 20 marzo 2007, n. 23 convertito nella legge 17 maggio 2007, n. 64, il quale dispone che il finanziamento aggiuntivo di 511 milioni di euro per l'anno 2007 del Servizio sanitario nazionale cui concorre lo Stato, dovrà essere ripartito tra le regioni con i medesimi criteri adottati per lo stesso anno;

Vista la nota prot. n. 5463 luglio 2.17.4.10 del 23 ottobre 2007, con la quale la Segreteria della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, ha trasmesso l'intesa sul riparto delle risorse integrative pari a 511 milioni di euro, destinate al Servizio sanitario nazionale per l'anno 2007, espressa nella seduta del 18 ottobre 2007, Repertorio Atti n. 212/CSR;

Vista la nota prot. N.D.G.PROG. IV 24167 del 13 novembre 2007 con la quale il Ministro della salute ha trasmesso la proposta di riparto tra le regioni delle disponibilità finanziarie aggiuntive per il Servizio sanitario nazionale per l'anno 2007, pari a 511 milioni di euro.

Delibera:

Le risorse integrative pari a 511 milioni di euro richiamate in premessa - di cui all'art. 1-*bis*, comma 1, del decreto-legge 20 marzo 2007, n. 23, convertito nella legge 17 maggio 2007, n. 64, che ridetermina l'importo della manovra derivante dall'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 796, lettera *p)*, primo periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 incrementando il livello del finanziamento del Servizio sanitario nazionale cui concorre ordinariamente lo Stato per l'anno 2007 - sono ripartite con i criteri già adottati per lo stesso anno e in particolare:

457.670.762 euro sono ripartiti tra le regioni secondo la tabella allegata che fa parte integrante della presente delibera, in cui si evidenziano il nuovo fabbisogno sanitario, gli importi già assegnati con la delibera di questo Comitato del 28 settembre 2007, n. 97 e la somma residua da assegnare;

53.329.238 euro costituiscono l'incremento della partecipazione al funzionamento del Servizio sanitario nazionale da parte delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento Bolzano secondo le quote indicate nella tabella allegata.

Roma, 29 novembre 2007

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 28 febbraio 2008
Ufficio controllo Ministeri economico finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 228

DELIBERAZIONE 29 novembre 2007.

Schema di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. tronco A4 Torino-Milano. (Deliberazione n. 133/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, e successive modifiche e integrazioni, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, ed in particolare l'art. 2, commi 82 e seguenti, come modificati dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, che reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), sulle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Vista la propria delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), con la quale è stato istituito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

Vista la propria delibera 27 giugno 2003, n. 22 (*Gazzetta Ufficiale* n. 262/2003), che ha approvato con prescrizioni — ai sensi degli articoli 4 e 16 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, oggi trasfuso nella parte III, titolo IV, capo IV, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modifiche e integrazioni — il progetto definitivo «Accessibilità stradale Fiera di Milano», relativo al collegamento della SP 46 «Rho-Pero» e della SS33, per un costo complessivo di 387,14 milioni di euro;

Vista la propria delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

Vista la propria delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che detta i criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale e sostituisce la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 41/2007);

Vista la convenzione 28 luglio 1999, stipulata tra ANAS e Autostrada Torino-Milano S.p.A. (ASTM), novativa della originaria convenzione 20 luglio 1989, avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio dell'autostrada A4 Torino-Milano;

Vista la convenzione 11 giugno 2003, aggiuntiva alla predetta convenzione ed avente ad oggetto la realizzazione di quota parte delle opere di accessibilità al Polo fieristico Rho-Pero;

Vista la convenzione 3 dicembre 2004, con la quale Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A. (SATAP) è subentrata — senza soluzioni di continuità — alla ASTM S.p.A. nella convenzione da quest'ultima stipulata con l'ANAS S.p.A. il 28 luglio 1999 e nei successivi atti aggiuntivi;

Vista la nota 16 ottobre 2007, n 409 con la quale il Ministro delle infrastrutture ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno per l'esame di questo Comitato dello schema di convenzione unica ANAS-SATAP tronco A4;

Considerato che il Ministro delle Infrastrutture con nota 24 settembre 2007, n. 12553, ha affermato «che le linee guida sono un *posterius* e pertanto non innovative. Le linee guida, del resto, non si propongono di stabilire direttamente princìpi per la predisposizione dei piani economico-finanziari, ma, piuttosto, di introdurre procedure di monitoraggio e controllo sulla gestione e sul rispetto degli obblighi convenzionali»;

Considerato che il NARS nella riunione del 5 novembre 2007, ha evidenziato che per il calcolo di alcuni parametri di adeguamento tariffario non era stato rispettato il principio di coerenza nel trattamento dell'inflazione, e che pertanto fosse necessario un approfondimento istruttorio al fine di valutare compiutamente l'impatto economico finanziario di quanto evidenziato. Lo stesso Nucleo ha inoltre ravvisato la necessità di apportare al testo della convenzione alcune prescrizioni;

Considerato che questo Comitato nella seduta del 9 novembre 2007, ha effettuato un primo esame del citato schema di convenzione nonché delle eventuali prescrizioni da apportare all'articolato convenzionale;

Considerato che nella stessa seduta questo Comitato ha incaricato il NARS di effettuare i dovuti approfondimenti istruttori;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture con note 16 novembre 2007, n. 14810, e 22 novembre 2007, n. 15091, ha comunicato le valutazioni di ANAS in ordine alle prescrizioni, da apportare all'articolato dello schema di convenzione unica ANAS SATAP tronco A4, già sottoposte al Comitato nella seduta del 9 novembre 2007;

Considerato che il NARS nella seduta del 23 novembre 2007, evidenziando i risultati dell'istruttoria supplementare, ha ribadito le osservazioni esplicitate nel parere del 5 novembre 2007, ed ha espresso parere favorevole in merito allo schema di convenzione unica, a condizione che si tenga conto delle suddette osservazioni. In particolare, per quanto attiene al calcolo dei parametri X e K è necessario che:

a) i costi operativi siano inflazionati e i ricavi ammessi siano definiti in funzione di una formula di adeguamento che includa l'inflazione programmata;

b) il tasso di remunerazione del capitale sia reale;

Considerato che il Ministro delle Infrastrutture con nota 27 novembre 2007, n. 504, ha segnalato, in merito alle prescrizioni già sottoposte al Comitato nella seduta del 9 novembre ed a quanto evidenziato dal NARS nella riunione del 23 novembre 2007, le osservazioni condivisibili, le clausole trattabili ed i rilievi non condivisibili;

Considerato che nella seduta odierna il Ministro delle infrastrutture ha consegnato una nota, priva dell'allegato nella stessa citato, con la quale nel rinviare alla suindicata nota n. 504 del 27 novembre 2007, ritiene utile fornire chiarimenti relativi alle seguenti tre clausole: «Contributi pubblici», «decadenza» e «canone di concessione;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture.

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra ANAS S.p.A. e SATAP S.p.A. ed in particolare che:

lo schema di convenzione unica disciplina:

la progettazione, la costruzione e l'esercizio della tratta autostradale A4 Torino-Milano;

nonché l'affidamento:

delle opere realizzate in forza del decreto-legge 1º aprile 1989, n. 121, convertito con la legge 29 maggio 1989, n. 205, e della legge 23 agosto 1988, n. 373;

degli interventi di adeguamento richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico;

degli interventi inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane;

la scadenza della concessione e la durata dal piano finanziario sono fissati al 31 dicembre 2026;

ai fini del calcolo dei parametri Xe K è prevista una remunerazione del capitale pari al 10,42%;

il costo degli interventi nell'allegato E alla convenzione, «nota illustrativa al piano economico finanziario», è stimato in circa 1.038 milioni di euro più oneri da capitalizzare di circa 220 milioni di euro;

nello stesso allegato E è previsto che gli incrementi tariffari, ad eccezione del 2008 (3.98%), si attestano, dall'anno 2009 all'anno 2014, al 13,79% annuo;

le stime di traffico, nel periodo 2008-2013, è stata prevista una sostanziale invarianza dei volumi di traffico;

l'art. 13 della convenzione prevede che per le attività collaterali, Satap corrisponda ad Anas, un canone del 20% dei proventi di competenza di ciascun anno, mentre il restante 80% concorre alla determinazione dell'equilibrio economico finanziario, pertanto, ai fini delle determinazioni tariffarie, i ricavi previsti da tali attività, al netto dei relativi costi, sono portati in riduzione ai costi ammessi.

Delibera:

È valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e SATAP S.p.A. - tronco A21 fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle seguenti, prescrizioni:

a) dettagliare, nell'allegato B, le procedure e le modalità operative di calcolo, anno per anno, del parametro K da applicare effettivamente;

b) aggiornare i calcoli effettuati in merito ai parametri X e K, tenendo conto dei seguenti aspetti:

l'attualizzazione degli importi dovrà essere effettuata utilizzando il tasso nominale di remunerazione del capitale;

i costi operativi saranno inflazionati e i ricavi ammessi saranno definiti in funzione di una formula di adeguamento che includa l'inflazione programmata;

gli ammortamenti e il capitale investito possono essere determinati a costi storici ovvero correnti (rivalutati). Nel primo caso la remunerazione è determinata utilizzando un tasso espresso in termini nominali. Nel secondo caso la remunerazione è determinata utilizzando un tasso espresso in termini reali;

i costi operativi utilizzati per il calcolo del fattore X dovranno essere determinati, ai sensi della delibera CIPE n. 39/2007, senza ipotizzare la realizzazione di ulteriori nuovi investimenti.

Art. 5-*bis*.

Contributi

In relazione ai chiarimenti richiesti in ordine all'entità del contributo pubblico, Anas S.p.a. ha controdedotto che la differenza tra l'importo indicato in convenzione (122.279.000,00 euro) e quello riportato nel piano economico finanziario (98.479.000,00 euro - riga 1.9 del conto finanziario) è rinvenibile alla riga 1.5 del medesimo. Tuttavia dalla lettura dei valori riportati in tale riga non risulta, almeno in via immediata, la predetta differenza. Pertanto, si ribadisce la necessità che l'importo della differenza risulti evidente dal conto finanziario.Deve essere prodotto un elenco che evidenzi la parte dei contributi statali.

Art. 9.

Decadenza della concessione

Il punto 9.3, va sostituito come di seguito:"In caso di decadenza il concedente subentra nella gestione dell'infrastruttura pagando al concessionario decaduto un importo che deve essere definito con la medesima metodologia applicata per quantificare il valore di subentro di cui all'art. 5.2 della presente convenzione. L'importo come sopra determinato viene decurtato, a titolo di penale di una somma pari al 10% dello stesso.

Il concessionario decaduto resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione fino al subentro, ai sensi dell'art. 5.1. della presente convenzione».

Art. 11.

Piano economico finanziario

Al punto 11.9, al primo rigo, dopo le parole « periodo regolatorio» cancellare le parole «su istanza di una di esse».

Al punto 11.9, al sesto rigo, dopo le parole «verbale sottoscritto tra le parti» aggiungere «Il verbale sarà approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze».

Art. 14.

Tariffe di pedaggio

Al punto 14.4, sostituire la locuzione «a parità di gettito» con «a parità di tariffa» di conseguenza rendere coerente il resto dell'articolato.

Art. 25.

Accertamento della violazione e sanzioni

Al punto 25.2, eliminare il rinvio per la regolazione del sistema sanzionatorio «ad apposito disciplinare predisposto dal concedente e concordato con il concessionario» ed applicare quanto previsto dall'art. 2, comma 83, lettera *h)* del decreto-legge n. 262/2006 convertito dalla legge n. 286/2006, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 27.

Risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse

Cassare i punti 27.2 e 27.3

Tale articolo riproduce l'art. 158 del decreto legislativo n. 163/2006 che è specificatamente dettato per le concessioni nell'ambito del project financing e non per le concessioni tout court. Si può anche consentire una applicazione analogica del citato art. 158 al di fuori della finanza di progetto, ma la stessa deve essere rigorosa e tenere conto delle differenze.

Pertanto:

la garanzia dei crediti dei finanziatori del concessionario (art. 27.2) non può essere estesa ai finanziatori di SATAP;

la disposizione di subordinare l'efficacia della revoca della concessione al pagamento da parte del concedente ai concessionario delle somme dovute, ha carattere eccezionale e non può essere applicata al di fuori della finanza di progetto. Per l'atto convenzionale si applica la regola generale recata dall'art. 21-*quinquies* della legge n. 241/1990.

ALLEGATO E

Ai sensi dell'art. 3.5 della delibera CIPE n. 39/2007, il capitale investito netto regolatorio da cui avviare il calcolo del profilo tariffario è definito in base alle risultanze dell'ultimo bilancio disponibile. Considerato che l'ultimo bilancio approvato attiene al 2006, è necessario che nella tabella per il calcolo della X si riportino i dati sul capitale investito netto regolatorio relativo al 2006, avendo cura di:

a) fornire i dettagli sul raccordo tra i dati di bilancio e gli importi contenuti nella citata tabella;

b) includere esclusivamente gli importi delle voci espressamente richiamate dall'art. 3.5 della Del. CIPE n. 39/2007;

c) chiarire ed esplicitare i criteri di ammissibilità adottati.

Sarebbe preferibile che la tariffa fosse unica. Nel caso si optasse per due tariffe (veicoli leggeri e veicoli pesanti), le tabelle sul calcolo dei parametri X e K devono essere emendate, alternativamente, nel senso di:

a) fornire elementi di dettaglio sul criterio di conversione dei volumi di traffico stimato relativo ai veicoli pesanti in volumi di traffico concernenti i veicoli leggeri, nell'ipotesi che le elaborazioni siano svolte utilizzando esclusivamente la tariffa dei veicoli leggeri;

b) mantenere distinte le tariffe e le relative stime di traffico.

Nello stesso allegato per quanto attiene alle tabelle sul calcolo dei parametri X e K si proceda alternativamente a:

a) fornire elementi di dettaglio sul criterio di conversione dei volumi di traffico stimato relativo ai veicoli pesanti in volumi di traffico concernenti i veicoli leggeri, nell'ipotesi che le elaborazioni siano svolte utilizzando un'unica tariffa dei veicoli leggeri;

b) mantenere distinte le tariffe e le relative stime di traffico.

RACCOMANDA

Al Ministro delle infrastrutture di valutare l'opportunità di inserire una clausola di salvaguardia, per quanto concerne l'aliquota fiscale applicata nel calcolo del costo medio ponderato del capitale, che consenta di ridefinire il tasso di congrua remunerazione nell'ipotesi che entri in vigore la riforma fiscale prevista nel disegno di legge finanziaria per il 2008.

Roma, 29 novembre 2007

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 26 febbraio 2008
Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 210

08A01722

DELIBERAZIONE 29 novembre 2007.

Schema di Convenzione unica tra ANAS S.p.a. E SATAP S.p.a. tronco A21 Torino-Alessandria-Piacenza. (Deliberazione n. 134/2007).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, e successive modifiche e integrazioni, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, ed in particolare l'art. 2, commi 82 e seguenti, come modificati dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, che reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), sulle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Vista la propria delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), con la quale è stato istituito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

Vista la propria delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

Vista la propria delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che detta i criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale e sostituisce la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 4112007);

Vista la convenzione 2 novembre 2000, stipulata tra ANAS e Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A. (SATAP), novativa della originaria convenzione 3 giugno 1977 e delle successive convenzioni aggiuntive e modificative, avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio dell'autostrada A21 Torino-Alessandria-Piacenza;

Vista la nota n. 409 del 16 ottobre 2007 con la quale il Ministro delle infrastrutture ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno per l'esame di questo Comitato dello schema di convenzione unica ANAS-SATAP tronco A21;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture con nota n. 12553 del 24 settembre 2007, ha affermato «che le linee guida sono un *posterius* e pertanto non innovative. Le linee guida, del resto, non si propongono di stabilire direttamente principi per la predisposizione dei piani economico-finanziari, ma, piuttosto, di introdurre procedure di monitoraggio e controllo sulla gestione e sul rispetto degli obblighi convenzionali»;

Considerato che il NARS nella riunione del 5 novembre 2007, ha evidenziato che per il calcolo di alcuni parametri di adeguamento tariffario non era stato rispettato il principio di coerenza nel trattamento dell'inflazione, e che pertanto fosse necessario un approfondimento istruttorio al fine di valutare compiutamente l'impatto economico finanziario di quanto evidenziato. Lo stesso Nucleo ha inoltre ravvisato la necessità di apportare al testo della convenzione alcune prescrizioni;

Considerato che questo Comitato nella seduta del 9 novembre 2007, ha effettuato un primo esame del citato schema di convenzione nonché delle eventuali prescrizioni da apportare all'articolato convenzionale;

Considerato che nella stessa seduta questo Comitato ha incaricato il NARS di effettuare i dovuti approfondimenti istruttori;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture con note n. 14810 del 16 novembre 2007, e n. 15091 del 22 novembre 2007, ha comunicato le valutazioni di ANAS in ordine alle prescrizioni, da apportare all'articolato dello schema di convenzione unica ANAS - SATAP tronco A21, già sottoposte al Comitato nella seduta del 9 novembre 2007;

Considerato che il NARS nella seduta del 23 novembre 2007, evidenziando i risultati dell'istruttoria supplementare, ha ribadito le osservazioni esplicitate nel parere del 5 novembre 2007, ed ha espresso parere favorevole in merito allo schema di convenzione unica, a condizione che si tenga conto delle suddette osservazioni. In particolare, per quanto attiene al calcolo dei parametri X e K è necessario che:

a) i costi operativi siano inflazionati e i ricavi ammessi siano definiti in funzione di una formula di adeguamento che includa l'inflazione programmata;

b) il tasso di remunerazione del capitale sia reale;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture con nota n. 504 del 27 novembre 2007, ha segnalato, in merito alle prescrizioni già sottoposte al Comitato nella seduta del 9 novembre ed a quanto evidenziato dal NARS nella riunione del 23 novembre 2007, le osservazioni condivisibili, le clausole trattabili ed i rilievi non condivisibili;

Considerato che nella seduta odierna il Ministro delle infrastrutture ha consegnato una nota, priva dell'allegato nella stessa citato, con la quale nel rinviare alla suindicata nota n. 504 del 27 novembre 2007, ritiene utile fornire chiarimenti relativi alle seguenti tre clausole: «Contributi pubblici», «decadenza» e «canone di concessione»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture.

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. ed in particolare che:

lo schema di convenzione unica disciplina:

la progettazione, la costruzione e l'esercizio della tratta autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza;

nonché l'affidamento:

degli interventi di adeguamento richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico;

degli interventi inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane;

la scadenza della concessione e la durata dal piano finanziario sono fissati al 30 giugno 2017;

ai fini del calcolo dei parametri X e K è prevista una remunerazione del capitale pari al 10,68%;

il costo degli interventi nell'allegato E alla convenzione, «nota illustrativa al piano economico e finanziario», è stimato in circa 256 milioni di euro più oneri da capitalizzare di circa 63 milioni di euro;

nello stesso allegato E è previsto che gli incrementi tariffari, ad eccezione del 2008 (2,92%), si attestano, dall'anno 2009 all'anno 2014, all'8,06% annuo;

che le stime di traffico, nel periodo 2008-2013, prevedono una crescita dello 0,5% annuo;

l'art. 13 della convenzione prevede che per le attività collaterali, Satap corrisponda ad Anas, un canone del 20% dei proventi di competenza di ciascun anno, mentre il restante 80% concorre alla determinazione dell'equilibrio economico finanziario, pertanto, ai fini delle determinazioni tariffarie, i ricavi previsti da tali attività, al netto dei relativi costi, sono portati in riduzione ai costi ammessi.

Delibera:

È valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e SATAP S.p.a. - tronco A21, fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle seguenti prescrizioni:

a) dettagliare, nell'allegato B, le procedure e le modalità operative di calcolo, anno per anno, del parametro K da applicare effettivamente;

b) aggiornare i calcoli effettuati in merito ai parametri X e K, tenendo conto dei seguenti aspetti:

l'attualizzazione degli importi dovrà essere effettuata utilizzando il tasso nominale di remunerazione del capitale;

i costi operativi saranno inflazionati e i ricavi ammessi saranno definiti in funzione di una formula di adeguamento che includa l'inflazione programmata;

gli ammortamenti e il capitale investito possono essere determinati a costi storici ovvero correnti (rivalutati). Nel primo caso la remunerazione è determinata utilizzando un tasso espresso in termini nominali. Nel secondo caso la remunerazione è determinata utilizzando un tasso espresso in termini reali;

i costi operativi utilizzati per il calcolo del fattore X dovranno essere determinati, ai sensi della delibera CIPE n. 39/2007, senza ipotizzare la realizzazione di ulteriori nuovi investimenti.

Art. 9.

Decadenza della concessione

Il punto 9.3, va sostituito come di seguito: «In caso di decadenza il concedente subentra nella gestione dell'infrastruttura pagando al concessionario decaduto un importo che deve essere definito con la medesima metodologia applicata per quantificare il valore di subentro di cui all'art. 5.2 della presente convenzione. L'importo come sopra determinato viene decurtato, a titolo di penale di una somma pari al 10% dello stesso.

Il concessionario decaduto resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione fino al subentro, ai sensi dell'art. 5.1. della presente convenzione».

Art. 11.

Piano economico finanziario

Al punto 11.9, al primo rigo, dopo le parole «periodo regolatorio» cancellare le parole «su istanza di una di esse».

Al punto 11.9, al sesto rigo, dopo le parole «verbale sottoscritto tra le parti» aggiungere «Il verbale sarà approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze».

Art. 14.

Tariffe di pedaggio

Al punto 14.4, sostituire la locuzione «a parità di gettito» con «a parità di tariffa», di conseguenza rendere coerente il resto dell'articolato.

Art. 25.

Accertamento della violazione e sanzioni

Al punto 25.2, eliminare il rinvio per la regolazione del sistema sanzionatorio «ad apposito disciplinare predisposto dal concedente e concordato con il concessionario» ed applicare quanto previsto dall'art. 2, comma 83, lettera *h)* del decreto-legge n. 262/2006 convertito dalla legge n. 286/2006, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 27.

Risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse

Cassare i punti 27.2 e 27.3

Tale articolo riproduce l'art. 158 del decreto legislativo n. 163/2006 che è specificatamente dettato per le concessioni nell'ambito del project financing e non per le concessioni tout court. Si può anche consentire una

applicazione analogica del citato art. 158 al di fuori della finanza di progetto, ma la stessa deve essere rigorosa e tenere conto delle differenze.

Pertanto:

la garanzia dei crediti dei finanziatori del concessionario (art. 27.2) non può essere estesa ai finanziatori di SATAP;

la disposizione di subordinare l'efficacia della revoca della concessione al pagamento da parte del concedente al concessionario delle somme dovute, ha carattere eccezionale e non può essere applicata al di fuori della finanza di progetto. Per l'atto convenzionale si applica la regola generale recata dall'art. 21-*quinquies* della legge n. 241/1990.

ALLEGATO E

Ai sensi dell'art. 3.5 della delibera CIPE n. 39/2007, il capitale investito netto regolatorio da cui avviare il calcolo del profilo tariffario è definito in base alle risultanze dell'ultimo bilancio disponibile. Considerato che l'ultimo bilancio approvato attiene al 2006, è necessario che nella tabella per il calcolo della X si riportino i dati sul capitale investito netto regolatorio relativo al 2006, avendo cura di:

a) fornire i dettagli sul raccordo tra i dati di bilancio e gli importi contenuti nella citata tabella;

b) includere esclusivamente gli importi delle voci espressamente richiamate dall'art. 3.5 della Del. CIPE n. 39/2007;

c) chiarire ed esplicitare i criteri di ammissibilità adottati.

Sarebbe preferibile che la tariffa fosse unica. Nel caso si optasse per due tariffe (veicoli leggeri e veicoli pesanti), le tabelle sul calcolo dei parametri X e K devono essere emendate, alternativamente, nel senso di:

a) fornire elementi di dettaglio sul criterio di conversione dei volumi di traffico stimato relativo ai veicoli pesanti in volumi di traffico concernenti i veicoli leggeri, nell'ipotesi che le elaborazioni siano svolte utilizzando esclusivamente la tariffa dei veicoli leggeri;

b) mantenere distinte le tariffe e le relative stime di traffico.

Nello stesso allegato per quanto attiene alle tabelle sul calcolo dei parametri X e K si proceda alternativamente a:

a) fornire elementi di dettaglio sul criterio di conversione dei volumi di traffico stimato relativo ai veicoli pesanti in volumi di traffico concernenti i veicoli leggeri, nell'ipotesi che le elaborazioni siano svolte utilizzando un'unica tariffa dei veicoli leggeri;

b) mantenere distinte le tariffe e le relative stime di traffico.

RACCOMANDA

Al Ministro delle Infrastrutture di valutare l'opportunità di inserire una clausola di salvaguardia, per quanto concerne l'aliquota fiscale applicata nel calcolo del costo medio ponderato del capitale, che consenta di ridefinire il tasso di congrua remunerazione nell'ipotesi che entri in vigore la riforma fiscale prevista nel disegno di legge finanziaria per il 2008.

Roma, 29 novembre 2007

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: GOBBO

Registrato alla Corte dei conti il 26 febbraio 2008
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 211

08A01723

AUGUSTA IANNINI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G803051/1) Roma, 2008 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

€ **2,00**